

## **CAPO 7°**

### **Considerazioni finali.**

#### **Capitolo I**

#### **Le conclusioni per effetto delle perizie.**

##### **1. Premessa.**

Già s'è scritto, e a lungo, sulle conclusioni delle perizie al relativo titolo.

Esclusa – attraverso l'esame critico di cento e oltre documenti tecnici elaborati con intelligenza e vigore polemico da una schiera tra le migliori di specialisti nelle varie dottrine che son servite – con più che sufficiente certezza qualsiasi altra causa di caduta del velivolo – dall'improvviso cedimento strutturale all'altrettanto improvviso cedimento psichico dei piloti, dall'esplosione interna alla precipitazione di meteoriti o altre similari, parti di fantasie tanto fervide quanto inquinanti - resta il contesto esterno. Contesto esterno, che si deve intendere non solo come l'intorno spaziale del velivolo al momento della sua caduta, ma anche il prima e il dopo dell'evento e cioè la rotta del DC9 e quanto avvenuto dopo il disastro. In effetti chi ha voluto ridicolizzare costruzioni complesse, e quindi escludere responsabilità, ha sempre sostenuto, che intorno al velivolo – precisando, al momento dell'incidente - non v'era alcun oggetto volante. Un cielo “vuoto”, in definitiva.

Ed invece lì ove si sono elencati, a conclusione di pagine e pagine di ricerche e studi, di confronto tra perizie e consulenze, appaiono, e più che provati, innumeri elementi a determinare un contesto complesso. Per sommi capi, indicando solo quelli di maggior rilievo e ribadendo il rinvio a quanto supra s'è mostrato: da 18.26.00Z a 18.30.00Z, cioè in soli 3' e 50", la rotta del velivolo che precipitò, un velivolo che più di mezz'ora prima del disastro, “scarta” cioè esce dalla traccia e subito dopo si riallinea. La mancata associazione al DC9 del transponder assegnatogli per sei minuti; e ciò a causa della presenza di un oggetto volante, dapprima in prossimità e poi nella scia del velivolo civile. L'AA433 militare la cui rotta coincide in tempo e spazio con il passaggio del DC9. La LG461, proveniente da Ovest, la cui traccia si perde in corrispondenza del passaggio del DC9. La difficoltà di identificare con precisione il DC9 rispetto ad altro traffico. Il velivolo militare, che uscendo dalla zona Delta di esercitazione militare starebbe per penetrare sull'Ambra 14, in prossimità del passaggio del DC9. Lo squoccaggio di emergenza da parte di uno dei noti F104. La presenza dell'Awacs sull'Appennino tosco-emiliano, che mantiene rotta orbitante, ovvero operativa.

Dopo questi 3 minuti e 50 secondi il gap nelle registrazioni di circa 3 minuti. Ma dal plottaggio reperito nel 94 a Poggio Ballone anche altro velivolo che, pur se indicato come LE157 DC9 IH da Bologna a Palermo, non è assolutamente questo aereo, giacché tra 18.29Z e 18.32Z naviga tra 11.400 e 14.800 piedi, mentre l'Itavia era in quello stesso periodo di tempo a 27.000 piedi. Le presenze di plots accanto ai combinati del DC9, di uno dei due F104 e del velivolo civile Bergamo-Ciampino. Le differenti quote alternate a rotazione, nella THR di Potenza Picena, quote trasmesse in cross tell da altri

due siti. Tra 18.39Z e 18.43Z il radar di Ciampino, l'ATCAS, sia Selenia che Marconi, dà due risposte di transponder al modo A=1136 con leggera differenza di range e a poche miglia di distanza l'una dall'altra. Il doppio modo A in altre due tracce allorchè si avvicinano o incrociano il DC9. Le due tracce di Licola, la LK477 e l'AG266 da Ponza verso Sud, prossime e contemporanee. Le due tracce viste al PPI di Marsala da Carico.

E quindi velivoli che si immettono sulla traiettoria del DC9; uno che di certo vi resta nella scia, e un altro, o lo stesso, che a volte se ne allontana sia in quota che in coordinate; un velivolo militare che tenta di penetrare dalla Delta nell'Ambra 14 proprio al passaggio del DC9; i due F104 che vi sono, a brevissima distanza dal DC9, e se ne allontanano all'altezza di Grosseto, segnalando emergenza generale. E infine due tracce notate più volte, chiaramente da Ponza verso Sud.

Questo durante il volo prima del disastro. Il velivolo non è assolutamente solo nè il cielo durante questo tragitto è totalmente sgombro per cinquanta miglia di raggio, come pure s'è sempre interessatamente sostenuto.

Ma tale situazione sussiste anche negli attimi immediatamente circostanti il tempo 0. Come quei plots -17 e -12, cui s'è dato nuovamente, per effetto del rigore scientifico di una perizia che è costata anni di lavoro e si è avvalsa di nozioni ed interpretazioni del Nato Programming Center, il valore di traccia, così come avevano fatto sin dai primi giorni dopo il disastro i maggiori esperti americani. A seguire il tempo 0 e sino alle 19.02.33 le più che note tracce A e B, alle quali da ultimo, sempre per effetto di detta perizia, s'è dato il dovuto significato.

E nei tempi successivi la Vector Assistance a partire da h.19.48Z a velivolo che di certo non è del Search and Rescue italiano così come non è di questo SAR il velivolo che appare ad h.20.27Z.

Queste le evidenze esclusivamente radaristiche che debbono stimarsi valide – nonostante intelligenti quanto feroci critiche, che col tempo sono però cadute – sia ciascuna per sé che a maggior ragione nel loro insieme, che dà loro il massimo della congruenza. Evidenze che chiaramente mostrano il contesto complesso ed escludono in modo assoluto il volo solitario e senza interferenze del DC9 Itavia.

## **2. Conferme del contesto dagli studi di Casarosa e Held.**

Ma questa situazione complessa – ben diversa, opposta a quella sempre sostenuta da tutti coloro che hanno voluto come causa del disastro l'esplosione di un ordigno interno, militari imputati, periti e consulenti, oltre alle voci esterne al processo, che hanno sempre presupposto un cielo sgombro nel quale volasse solo, per miglia e miglia, il velivolo civile – che trova fondamento nella esclusione di prove a sostegno delle altre ipotesi e nei risultati dei dati radaristici, ha, come pure s'è mostrato nella valutazione delle perizie, solida conferma in positivo anche in quelle parti della perizia tecnico-scientifica e seguiti, in specie gli studi di Casarosa, Försching e Held, che provano la possibilità di una near collision, che innescherebbe un break up come descritto nella stessa perizia e sin oggi fermo e mai attaccato da alcuna consulenza. Oltre che nella ultima ricostruzione dei periti di parte civile Algostino, Pent e Vadacchino, che, seguendo un percorso logico analogo, specie nella sequenza del break up, sfocia nel possibile abbattimento dell'aeromobile per missile.

E cioè, nel primo caso, evento primario consistito nel il distacco della parte esterna della semiala sinistra. Quindi effetti aeromeccanici tali da superare i valori

massimi del fattore di carico con conseguente rottura in corrispondenza della sezioni critiche. In particolare, tenuti in considerazione i fenomeni di pitch-up e di accelerazione in rollio cagionati dalla rottura della semiala sinistra, ne resterebbero più che giustificate le sequenze di rottura del motore destro e sinistro e le modalità di rottura meccanica dell'ordinata di forza 642 con conseguente distacco e "pelatura" in direzione contraria al moto degli elementi di struttura compresi tra detta ordinata ed il tronco di coda. Infine ne deriverebbero gli elevati valori di angolo di derapata ragionevolmente causati dallo squilibrio della resistenza sulle due semiali, che potrebbe aver determinato sia l'inclinazione rispetto all'asse longitudinale del velivolo delle signature visibili su alcuni frammenti della parte posteriore della fusoliera in zona posteriore all'ordinata 642, attribuiti in sede di ipotesi di esplosione interna alla proiezione laterale di essi per effetto di questa esplosione; sia, in concomitanza con gli elevati valori del fattore di carico, la rottura del bordo di attacco del timone verticale, elemento critico nei riguardi di questa situazione di carico. Ma non è da escludere – precisano con spirito di chiarezza i periti – che tale rottura possa essere avvenuta anche in seguito all'impatto del tronco di coda con la superficie del mare.

Nel secondo caso principalmente, come già s'è descritto nei particolari, di prevalente effetto di blast sul motore di destra e conseguente break up in tutto simile a quello avvenuto nel primo caso.

Con onestà intellettuale pari allo spirito di chiarezza i detti periti rilevano poi che tale sequenza di break up s'adatta però sia all'ipotesi di quasi collisione che a quella di esplosione interna. Certo nella prima ipotesi l'accordo con le modalità di frammentazione non è perfetto. Ma questo è l'evento – e non potrebbe essere altrimenti per la causa prima, per l'oggetto e la situazione su cui cagiona effetti, per gli effetti della precipitazione e dell'impatto sul mare e dell'inabissamento cosicché solo un inconsulto potrebbe stimarlo un semplice incidente da risolvere secondo le ordinarie leggi dell'incidentistica aerea o rispondente ai formulari ICAO - in cui non tutto s'accorda e qualunque soluzione si prescelga, rimane sempre un qualche elemento o circostanza inspiegata. Se così non fosse stato, il caso lo si sarebbe risolto da tempo. E proprio in quegli elementi in "disaccordo" trovano radici gli attacchi a qualsiasi ricostruzione che non soddisfi determinati interessi.

In vero la mancanza della maggior parte di questa zona, quella cioè che sarebbe stata interessata dalla near collision, potrebbe indurre a ritenere che i frammenti non recuperati potessero presentare una frammentazione di tipo diverso e in maggior accordo con l'ipotesi di quasi collisione. Purtroppo, come ben si vede, anche qui per sostenere questa ricostruzione si dovrebbe ricorrere a desunzioni da quanto ancora non si dispone. Ma questo, lo si è già affermato, è metodo inaccettabile.

Questa volta però si deve notare che l'ipotesi contrastante e che almeno al riguardo di questa fase finale del break up, cioè alle sue conseguenze nella frammentazione, sembrava aver maggior forza, per tutte le ragioni che si sono ampiamente mostrate, è già caduta. Per cui l'altra, quella della quasi collisione, resta in piedi anche se non con la massima fermezza.

### **3. Conferme dagli studi di Försching e dei frattografi.**

Ed è rafforzata anche dalla nuova presa di posizione – e anche qui si è manifestata onestà intellettuale – del perito del collegio Misiti, Försching. Che in un primo tempo in una relazione per quel collegio nel giugno 93, aveva concluso negando la possibilità della quasi collisione “Summarizing, from these investigations it may be concluded that an in-flight break up of the (outer) wing of the DC9 Itavia I-Tigi passenger aircraft, caused by the aerodynamic interaction from a near collision with another (fighter-type) aircraft under the condition of a subsonic (to transonic) difference flight speed, appears to be very unlikely – if not to say impossible.

Ma poi aveva riconosciuto, a breve distanza di tempo - dopo che nelle discussioni peritali s’era fatto presente che l’ipotesi di quasi collisione prevedeva la provenienza dai settori di poppa del DC9 – che dette conclusioni fossero da ritenersi valide solo nel caso di incrocio fra i due velivoli tale da dare una differenza di velocità  $\Delta U$  compresa nel campo da subsonico a transonico, ritenendo questo possibile anche con un velivolo proveniente dai settori di poppa del DC9 purchè dotati di velocità supersonica. “...the conclusion reached is, of course, only applicable for the assumed encounter of the two aircraft at a subsonic to transonic difference flight speed  $\Delta U$ . This is realistic for an approach of the “unknown” second aircraft (possibly with supersonic flight speed) from behind assumed Casarosa’s report. I’m sorry that this is not explicitly mentioned in my report...”.

Questa precisazione è sempre del giugno 93, ma non è stata assolutamente presa in considerazione dalla maggioranza del collegio Misiti, che, come ben si ricorderà, rigettò l’ipotesi di near collision.

Ma questa ipotesi non trova sostegno solo nei dati radaristici e in quelli aeronautici e aerodinamici di cui alle rispettive perizie e conseguenti documenti. La supportano anche gli esiti delle ricerche metallografiche e frattografiche, in particolare sulla rottura dell’ala sinistra. Sin dal primo documento di questo collegio, quello depositato nel luglio 94, chiaramente si determinavano quali fossero state le due azioni principali sull’ala sinistra.

Un’azione flettente ad asse Z alla radice dell’ala che ne ha causato il distacco dalla fusoliera, un’azione flettente ad asse  $-x$  che ha causato estesi danneggiamenti in corrispondenza dell’intera zona 2 ed il distacco del troncone terminale (zona 3) – si ricorda che l’ala era stata divisa a fini di studio in tre zone. Le due azioni non sono collegate fra loro e, se si vuole dare una successione temporale, la seconda può essere considerata antecedente alla prima. Proprio l’azione flettente ad asse  $-x$  (che porta cioè a flettere l’ala verso il basso) è quella che si ricollega alla ipotesi di “quasi collisione”.

#### **4. Interpretazione del contesto.**

Eventi questi in successione da essere stati con sufficiente certezza determinati, come emerge dai dati radaristici, dalla condotta di combattimento assunta dal velivolo o dalla coppia di velivoli, che procedevano lungo una rotta parallela ad Ovest del velivolo civile e a una certa distanza, con la virata a Est in direzione dell’area ove si trovavano il DC9 ed anche l’altro velivolo coperto. Che essendo con tutta probabilità un militare, intuisce l’attacco e pone in essere l’unica manovra possibile, quella dell’accelerazione, di modo da avvicinarsi ancor più al velivolo dietro cui si nascondeva, confondersi per

un brevissimo lasso di tempo con esso, quindi superarlo con finalità di evasione. Questo sorpasso, quand'anche questo velivolo fosse stato dotato di post-bruciatore, avrebbe preso un certo tempo. Quel tempo che avrebbe potuto cagionare, come dimostrato sul piano teorico – indipendentemente dal fatto che il sorpasso fosse avvenuto sopra o sotto il velivolo Itavia – la rottura dell'ala e innescare la successione di break up descritta.

Situazione complessa per effetto della quale potrebbe essere presunto – sempre per i segni di esplosione e di esplosivo, che seppure attenuati da serrate critiche, che minimizzano i primi e attribuiscono i secondi a contaminazione, pur restano – anche il lancio di un missile. Così come sostengono i consulenti di parte civile Algotino, Pent e Vadalacchino. I quali ricostruiscono l'evento sulla base di quanto sin qui provato e cioè quello scenario esterno che nasce in negativo dalla esclusione delle altre ipotesi, seppellite dalle ragionevoli critiche, su cui a lungo s'è discusso; e in positivo dalla sequenza di break up scritta dagli aeronautici. Su queste basi ma con modalità diverse in alcuni particolari e con la sequenza che s'è detta.

Distacco del motore destro cagionato da un missile della specie descritta nel documento dai detti consulenti del 24.03.99 la cui testa, di particolare conformazione esplosiva secondo determinate modalità, conformazione e modalità anch'essa già descritte; investendo l'obbiettivo con coni di blust e schegge, anch'essi descritti. Per effetto di questo attacco la caduta del velivolo civile e la più che probabile evasione di quelli militari.

Come già s'è scritto sul valore di queste due tesi. Resta questa sorta d'ingorgo, cioè una intersecazione di rotte N-S e W-E e un sorpasso di rotte N-S. Poi a Est la prosecuzione di una o due rotte di velivoli sicuramente militari, che scompaiono all'orizzonte radar a 19.02 con una decelerazione di velocità che significa solo che si sono alzati od abbassati a quote tali da sfuggire alla detezione radar, e un serbatoio supplementare di velivolo da caccia imbarcato su un fondale in corrispondenza del plot 19 a Este del punto 0; serbatoio sulla cui data di eiezione diversa dal 27 giugno 80 non sono state a tutt'oggi portate prove sufficienti. E a Sud la prosecuzione per almeno 30 miglia di un'altra traccia in continuazione della rotta del DC9. Quel velivolo essendo già precipitato in mare.

\* \* \* \* \*

## **Capitolo II**

### **Le conclusioni per effetto delle altre fonti di prova.**

#### **1. Premessa.**

Ovviamente questo contesto si regge autonomamente sulla base dei soli dati tecnici. Trova però fondamento anche in altre prove. In effetti l'intera situazione probatoria converge su questo quadro. A far tempo dalla notte stessa dell'incidente. Dalle comunicazioni di quella sera, le prime sull'intenso traffico militare statunitense e il razzolare nell'area del disastro, alle note sulla situazione complessiva quale descritta dalla NATO nel Tirreno, che riconosce i voli e la possibilità della presenza di portaerei. Passando attraverso le dichiarazioni dei controllori di Ciampino, degli operatori di

Licola, del maresciallo Carico di Marsala; del comandante della Saratoga che vede intenso traffico a Sud di Napoli.

Questo direttamente. Ma per semplice deduzione, e senza possibilità di darvi un significato diverso, anche alla miriade di condotte di ostruzionismo e di sprezzo della giustizia – a traduzione dell’anglosassone contempt of Justice. Condotte tenute da tutti quei singoli ed istituzioni, che se fosse emersa la realtà, ne avrebbero subito onta per omissione di doveri primari – ma si trattava di una realtà di fatto, perchè di fronte a pericoli di offesa così gravi come quelli dell’epoca, la delega della difesa era forse imprescindibile e necessaria; specie per quelle società che non se la sentivano di compiere sacrifici e spese per la propria difesa. Ma condotte tenute anche da altri, in molteplici ambienti e a qualsiasi livello, e che dalla emersione della realtà si sarebbero sentiti chiamati in correità, quanto meno politiche o morali.

E di qui le dichiarazioni degli operatori di ogni sito radar, e di tante altre articolazioni dell’AM. Da qui le scomparse, presso questa Forza e in tanti altri ambienti ufficiali, di ogni documentazione. Solo da fogli e foglietti sfuggiti alla eliminazione in qualche centro periferico, e da fascicoli dimenticati in qualche Servizio, o ritenuto innocuo per l’oggetto che vi appariva in copertina – od anche fatto ritrovare a bella posta da avversari dei predecessori al tempo – s’è potuto riafferrare un filo che sfuggiva e s’è tentato più volte di spezzare. Di qui l’opposizione, che è durata per anni, ai limiti dell’assurdo, alla rivelazione di elementi minimi del Nadge, che non attenevano di certo al cuore del sistema, del quale che dovesse restare segreto non s’è mai fatta questione. Com’è capitato, se ne parla solo a mo’ di esempio, del codice di emergenza o delle coordinate di un sito, calcolabili da qualsiasi Servizio avverso che avesse posseduto un minimo di cognizioni – per non parlare di quelle di Ciampino, sito già “civile” all’epoca. Coordinate negate le prime ai periti del PM, le seconde a Lund. Di qui le dichiarazioni di una schiera di alti ufficiali, funzionari ed anche semplici impiegati e militari, ai limiti del ridicolo, che hanno negato ogni evidenza, persino quelle documentali.

## **2. La distruzione delle prove.**

Di qui perciò la risoluzione di occultare o distruggere qualsiasi documentazione che anche da lungi avesse potuto provare quella situazione complessa.

Il disegno è apparso con tutta chiarezza, dalle grandi linee ai particolari. Per anni s’è sostenuto, nella più che probabile previsione, e speranza, che mai l’inchiesta sarebbe addivenuta a cognizioni anche minime dei meccanismi di funzionamento dei sistemi radaristici e all’accertamento delle sparizioni senza numero di documenti – ai primi passi e per lungo cammino non s’è avuta nemmeno contezza di quanti e quali fossero –, e che bastasse per la ricostruzione dell’evento quanto già agli atti. E da questa sufficienza che avrebbe mostrato come nell’attimo e nel punto del disastro non vi fossero altri velivoli, la prova che il DC9 non era stato abbattuto, e che la causa del disastro andasse ricercata altrove. Non solo: le critiche e gli attacchi violenti a quelle ipotesi che si proponevano indagini oltre il tempo e il luogo, di certo più che limitati, di caduta del velivolo. Chi guidava questi attacchi sicuramente era a conoscenza che non v’era quasi più possibilità di ricostruire il prima e il dopo come l’intorno spaziale dell’evento, essenziali per la comprensione dei fatti, perchè tutto era stato distrutto, o

era scomparso. Distruzioni e sparizioni non casuali – non è più possibile sostenerlo – ma tutte in esecuzione di un preciso progetto di impedire ogni fondata e ragionevole ricostruzione dell'evento, dei fatti che lo avevano determinato e di quelli che ne erano conseguiti.

Progetto – non è più possibile affermare il contrario nè chiamarlo in altro modo – che prevedeva la sistematica distruzione di ogni prova dei prodromi e del seguito del fatto, e che ha avuto un altrettanto sistematica attuazione. Giacchè in ogni sito AM è stato quasi alla perfezione adempiuto.

Si prenda in considerazione il prima, la fase anteriore alla caduta, cioè la rotta del velivolo, dal decollo al disastro. Ebbene, come già s'è avuto modo di dire in dettaglio, si parta da quel sito che per primo “batte” il DC9, Poggio Renatico. L'11° CRAM cioè, ha ricevuto il piano di volo di questo velivolo dal NIMA gli assegna il NTN LE157.

E' questo un CRAM, già all'epoca inserito nel sistema Nadge, dotato del più evoluto macchinario, con una capacità di detezione, anche per la particolare posizione geografica, addirittura dell'ordine di 450 miglia. Quasi il fiore all'occhiello dell'AM in quel periodo. Batte, come detto, l'inizio della rotta del velivolo che era decollato a qualche decina di chilometri di distanza ed aveva preso quota con celerità dovendo superare l'Appennino. Viene richiesto dei dati del DC9, ma trasmette solo un plottaggio in coordinate Georef, mentre avrebbe potuto inviare THR o addirittura CDR che avrebbero consentito di seguire il tratto iniziale della rotta del velivolo, di spiegare la presenza e i movimenti dell'Awacs con missione assegnata orbitante sull'Appennino tosco-emiliano, di rilevare il dirottamento dell'F111 su Aviano, di interpretare l'inserimento dei tre velivoli – oltre il Bergamo-Roma - tra Firenze e Siena, sulla traiettoria del DC9. Ovviamente di esso non vengono rinvenuti, sino ad oggi, alcuna THR e con maggior ovvietà nessun nastro di registrazione. Quanto ai registri di questo sito analoga operazione. Su quello dell'IC non v'è alcuna annotazione. Su quello del MIO non v'è alcuna traccia della riduzione dati pur compiuta durante la notte, provata dalla trasmissione del plottaggio delle h.01.00 da Jacotenente – che lo aveva rilevato da Potenza Picena, che a sua volta lo aveva ricevuto da Poggio Renatico – per telefono a Martina Franca. Su quello dell'MC, addirittura la beffa sfrontata. Nel corso della esecuzione di provvedimento effettuata dall'Ufficio, e dalla sua Polizia giudiziaria esso non viene trovato; cinque giorni dopo negli stessi luoghi ispezionati è rinvenuto da personale del CRAM; ma non viene trasmesso all'AG o alla PG in esecuzione di quel provvedimento del novembre 95, bensì allo SMA, che lo gira a quest'Ufficio. E così immediatamente si accerta che esso manca del foglio relativo al 27 giugno 80 turno notturno, palesemente distaccato con un taglio come di lametta. Ogni sospetto può prender corpo. L'operazione avvenne al tempo in esecuzione dell'immediato progetto di distruzione d'ogni prova o quel foglio sfuggì per distrazione o pura dimenticanza e si provvide in altri momenti o addirittura, ipotesi ancor più grave, negli ultimi passaggi.

A seguire dopo Poggio Renatico, Poggio Ballone, anch'esso un CRAM, in semiautomatico all'epoca già inserito nella rete Nadge. Di questo sito, che pur ha seguito la rotta del DC9 con il detto NTN dall'Appennino tosco-emiliano a sotto Ponza, e quindi ha “visto” l'Awacs, ha visto l'inserimento, quanto meno come remoto, dei quattro detti velivoli sulla rotta del DC9, ha seguito gli F104, ha visto il velivolo che sta per entrare nell'Ambra 14, ha registrato l'emergenza “squoccata” dai detti caccia - si erano addirittura preservati i nastri di registrazione radar, concentrati in una corretta esecuzione del primo provvedimento di Palermo; nastri che però già nella terza decade

di luglio non si trasmettono e quindi spariscono. La CDR che se ne sarebbe potuta estrarre e che di certo qualcuno ha estratto ed esaminato, da quel tempo s'è persa CDR che avrebbe permesso di dare spiegazione a tutti i fatti sopra menzionati ed anche alle azioni del DC9. La THR apparentemente sembra essersi salvata – ne sono state acquisite agli atti quattro copie – da questa che comincia ad apparire sempre più una sistematica distruzione. Ma la distruzione non avrebbe avuto questa connotazione, se non si fosse provveduto a cancellare il periodo di tempo di maggior interesse, quello che si pone tra 18.30 e 18.33, allorchè si verifica la situazione che determina lo “squoccaggio” degli F104.

In tre THR eguali perchè copie carbonare, il gap effettivamente va da 18.30 a 18.33 (in queste v'è pure l'ancora non spiegata ripetizione di ben cinque minuti da 19.33 a 19.37). Nella quarta copia il gap è tra 18.31 e 18.36. Ma che la registrazione ci fosse anche nell'intervallo di gap è provato – il piano, che pure in questo sito appare chiaramente voluto, giacchè non solo spariscono i nastri ma vengono cancellati tratti della THR, come s'è detto, ha avuto qualche falla nei minuti appunti non tutti distrutti – dal casuale ritrovamento (non lo si può definire altrimenti) di un foglietto volante manoscritto con battute tra 18.23 e 18.32 – e così si riempiono due minuti del gap – sequestrato il 14 luglio 94 in una cartella, rinvenuta in un sottotetto, su cui vi era una targhetta con la scritta mese di giugno. Ma quel che è più strano e conferma la tesi del doppio aereo è che i dati – si badi continuamente aggiornati in velocità e quota – non appartengono al DC9, bensì ad altro velivolo che ha le stesse direzione e coordinate dell'Itavia, ma quota diversa, molto più bassa di quella del DC9. In questo sito sono altresì scomparsi i nastri di registrazione delle comunicazioni con altri siti e TBT, che avrebbero consentito di ricomporre tutte le relazioni di questo CRAM posto in posizione privilegiata per la captazione ed osservazione degli eventi di maggior rilievo sulla rotta del DC9, in particolare con i velivoli di Grosseto che erano sotto la sua guida-caccia ed hanno “squoccato” quella emergenza principalmente perchè da esso venisse percepita.

Anche qui l'operazione è stata eseguita. Ma non solo sui dati radaristici, bensì anche sui registri di sala e relative annotazioni; annotazioni che non vengono spiegate o vengono male spiegate, o non corrispondono alla verità, come quella sulla consegna Awacs e quella sulla richiesta di autorizzazione, ad h.05.15, per la riduzione della traccia LE157, quando il MIO Miracco aveva ammesso che la prima riduzione era stata iniziata a mezzanotte.

E senza dimenticare, da ultimo, che tale sito non trasmette secondo la procedura prescritta, nè per cross tell nè per telefono, i dati di questa traccia a Licola.

Anche sul sito di Ciampino, che pure fu per tempo raggiunto dai provvedimenti di sequestro, male esecuzioni, colpevoli silenzi e immediate sparizioni. Furono infatti consegnate tra le registrazioni delle comunicazioni solo quelle concernenti il Traffico Aereo; non lo furono invece quelle della Difesa Aerea. Nessuno ne ha parlato e nè l'inquirente nè la polizia giudiziaria potevano essere a conoscenza del numero delle apparecchiature di registrazione nè che su otto ben cinque fossero destinate alle comunicazioni militari. In seguito non se n'è trovata più traccia. E che fossero importanti ne è prova che su di esse vi erano di certo le comunicazioni di Del Zoppo di Marsala e, di più, che esse furono trascritte dall'AM. Qui furono poi eseguite prima della dovuta sigillatura copie dei nastri radar e fonici. Quanto al cartaceo, anche qui s'è colpito. Dal Log della sala operativa infatti manca proprio – e si è avuto il coraggio di chiamarle coincidenze – proprio il foglio relativo al 27 giugno 80.



Procedendo sempre lungo la rotta, il CRAM di Potenza Picena, di massima importanza perchè aveva la massima detezione sul segmento centrale della rotta dell'I-Tigi, quello su cui si verificano gli eventi più strani. Di esso non s'è trovato nè nastri nè registri. Solo quattro THR. Inutile ripetere che se si fosse rinvenuto il nastro di registrazione, si sarebbe stati in grado di ottenerne la CDR che avrebbe dato spiegazione a molteplici circostanze di quelle stranezze. La THR, che pur dà aiuto, ma non più di tanto, comunque rivela che la LK477 non esiste. Come rivela che il sito riceve la traccia del DC9 sia da Poggio Renatico sul canale 1, da 18.33 a 18.40, che da Poggio Ballone sul canale 5, da 18.27Z a 18.40.25Z; la trasmette a Jacotenente, sul canale 3; e uno di questi due siti (precisamente Poggio Ballone trasmette due quote dello stesso 1136 proprio nel periodo di tempo in cui Ciampino ha il DC9 in avvicinamento, quindi "vede" bene il DC9 e rileva dapprima un primario accanto ai combinati del DC9 e del Bergamo-Ciampino e successivamente il doppio 1136 anche dagli estrattori (2 e 4) del Selenia, che è stato sempre tanto esaltato in affidabilità quanto vituperato il Marconi. Riduzioni in ogni modo furono compiute presso il sito sia durante la notte che l'indomani mattina; ad ulteriore riprova, contrariamente a quanto sostenuto, e a spada tratta, da determinati ambienti, che quella sera e la conseguenti ore non furono una tranquilla notte d'estate. Ambienti che resisi conto del valore di quelle documentazioni ben provvidero a non conservarle e farle sparire.

Effetti ancor più devastanti al CRAM di Jacotenente, presso il quale non si trovano nè nastri nè registri nè riduzioni. Che pure avrebbero, queste ultime, valore, giacchè avendo ricevuto Jacotenente da Potenza Picena la traccia del DC9, si sarebbero potuti "vedere" anche nelle registrazioni di questo sito i doppi 1136.

Analoghi, anzi più gravi discorsi sugli effetti dell'operazione su Licola. Era questo un CRAM ancora in fonetico-manuale, ma in una posizione privilegiata per "vedere" sul Tirreno centrale e meridionale, seguire l'ultimo segmento della rotta del DC9. E non solo: era pure in grado di "vederne" anche il prima e il dopo del disastro in quel tratto di mare ove usualmente si tenevano le esercitazioni aeronavali. Di questo sito il documento di maggior rilievo, l'unico che avesse potuto narrare quanto "visto", sarebbe stato il DA1; ma esso è sparito. Esiste soltanto il plottaggio di cui al telex dell'11 luglio, assolutamente non coerente con le comunicazioni telefoniche dello stesso sito e le THR di altri siti. Mancano plottaggi noti, richiesti e non riportati come quelli, lo si ripete per l'ennesima volta, relativi all'AG266, alla LK477, all'AG262 (l'Air Malta), il plottaggio del Grummann della telefonata delle 20.27. In particolare l'AG266 è palesemente falso e di certo è stato così formato su preciso input, lo stesso che aveva determinato la sparizione del DA1 o del reale brogliaccio di quella sera. Mancano tutti i plottaggi trasmessi quella notte per telex a Martina Franca dall'ora dell'incidente alle 01.30Z della notte tra il 27 e il 28, ivi compresi – e mai si appurerà a sufficienza sulla stranezza di tale richiesta di Martina Franca – quelli delle tracce amiche. Mancano, da ultimo, i nastri TBT, che pure erano stati conservati ed usati di certo per redigere il telex dell'11 luglio.

Quindi il CRAM di Marsala. Questo sito, anch'esso al tempo in semiautomatico e già nella rete Nadge, ovviamente con piena portata alla distanza del disastro, e quindi del tratto terminale della rotta del DC9 e di quanto successo nel dopo da quel luogo, è l'unico di cui l'inchiesta, seppure in ritardo per gli ostacoli frapposti nella esecuzione del sequestro, sia riuscita ad assicurarsi i nastri di registrazione. Di essi perciò, quando si è scoperto delle possibilità di riduzione, si sono ottenute più data reductions, di cui la più importante, a parte la THR, è stata la CDR. Ma come s'è detto questi nastri sono

rimasti più mesi nelle mani del CRAM, cioè dalla notte dell'evento sino alla consegna del 3 ottobre al PM di Roma e presentano i noti vistosi due "buchi" di registrazione, sul nastro 99 da 19.04 a 19.48, e sul 100 da 19.04 a 19.12, dovuti all'asserito cambio di nastri per l'esercitazione. Ebbene questo è l'unico cambio di nastri per un'esercitazione, che si verifichi, stando alla lettura dei registri del MIO acquisiti, tra il 79 e l'83. E quindi ne deriva la mancanza di tracce per tutti i 34 minuti di vuoto di registrazione. Per una Synadex s'è detto, che però per diverse ragioni non appare verosimile si sia tenuta; per la mancanza dei codici di accesso per i contenuti di più telefonate che depongono contro la sua effettiva realizzazione, per la sequela di strani stop ad essa. Manca poi il DA1, che era obbligatorio redigere in caso di sospensione dell'attività in semiautomatico ed inviare poi a Martina Franca. Mancano tutti i registri di sala, ad eccezione di quello già detto del MIO e di quello dell'IC, che però risulta strappato proprio nella pagina del turno notturno del 27 giugno 80, e mostra la stranezza di recare le annotazioni delle attività di sala che dovevano invece essere riportate sul registro dell'MC. Mancano – e così risulta dall'esame dei nastri, anche secondo la NATO – proprio quelle azioni ovvie, nelle attività degli operatori, al momento dell'incidente. Manca la entry 51 delle 19.02.32 locale per Marsala e non appartenente a velivolo civile. Mancano come già s'è detto le tracce da 19.22 a 19.48, che pure appaiono dal traffico trasmesso in cross tell a Poggio Ballone e la cui esistenza è provata dai salti nella numerazione delle entries, che comunque sono in numero maggiore di quello dei velivoli civili. Nessuno aveva parlato, prima degli esperti dell'NPC – anzi era stato negato da quelli dell'AM – della possibilità di trarre le coordinate di Ball Tab, possibilità che, quanto al sito di Marsala, ha consentito di accertare un'azione di guida assistita in atto alla ripresa della registrazione a 19.48 sul luogo dell'incidente.

Anche in questo sito, nonostante la presenza dei nastri, si era provveduto con mano intelligente ad eliminare ogni traccia. Senza tener conto dell'incomprensibile comportamento degli operatori, che droppano, in area di inizializzazione automatica, le tracce subito dopo la inizializzazione. Ma droppano solo i velivoli militari, mentre seguono le tracce dei velivoli di linea civili.

Da ultimo il CRAM di Siracusa. Di questo sito non s'è rinvenuto il DA1, d'utilità insostituibile giacché Siracusa avrebbe dovuto vedere – e la sua portata arrivava sino alla Sila – in sostituzione della temporanea "cecità" di Marsala dalle 19 in poi per la Synadex. Inviato a Martina Franca questo documento non è stato più trovato. Come non si sono trovati – si ripete, ovviamente – i nastri delle conversazioni con altri siti.

Questo alla base dell'Arma. Ma situazioni analoghe ad alti livelli, come s'è visto, sino al vertice. Così come in altre istituzioni militari e civili.

### **3. L'opposizione della reticenza assoluta.**

Ma non solo devastazioni documentali; anche chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo livello e non solo nell'AM – per cui si sono generate le imputazioni di questo procedimento – ma pure in altre sedi militari e non.

Dagli operatori dei CRAM, che hanno preferito risposte indecorose mostrando totale ignoranza del proprio mestiere, pur di ostacolare l'inchiesta. Che non hanno ammesso l'evidenza delle loro azioni a console, asserendo di non capire le minime

nozioni di radaristica, azioni le cui registrazioni venivano loro mostrate e contestate. O che hanno dato spiegato assurde, oltre il limite del lecito e del ridicolo. Degli ufficiali che hanno negato ogni propria azione quali si desumevano anche da documenti. I vari Sidoti, per intenderci, che hanno mostrato quando le loro funzioni ne imponevano l'intervento a ogni piè sospinto, imprudenza di non aver mai posto in essere alcuna azione che avesse avuto ad oggetto il disastro di Ustica. O quelli del 2° Reparto. In contatto continuo con i militari dell'Ambasciata statunitense, che hanno ostentato una simile sfacciataggine, negando questo rapporto rivelato e provato da quella loro controfaccia americana. E quindi le più alte gerarchie, negli Stati Maggiori, nei Gabinetti, nelle Direzioni dei Servizi, che negano le proprie funzioni, non riconoscono i documenti, offrono soluzioni "ordinarie" o di comodo per eventi di tale gravità e responsabilità. E con ogni probabilità proteggono persone situazioni e principi, superati di certo dai tempi.

Appare inutile ripercorrere l'elenco lunghissimo di quelli che così si son tenuti, rammentando le singole responsabilità. Sta di fatto che essi hanno fatto muro e a lungo. E proprio questa chiusura inspiegabile e addirittura inconcepibile per un indicente aviatorio con cause ordinarie, costituisce una delle massime prove del contesto così pervicacemente nascosto e negato.

#### **4. Conclusioni.**

In conclusione in tutte queste articolazioni di base s'è compiuta una sistematica distruzione di prove, in esecuzione di un preciso progetto che doveva impedire ogni ricostruzione dei fatti. Progetto che ha colpito in tutti i livelli a salire sino allo Stato Maggiore, come già si è esposto ed è inutile ripetere. Così come in tutti quei gangli essenziali delle istituzioni ove si conservavano documenti e memorie degli eventi. Progetto concepito per non rivelare fatti ed eventi che non potevano esser palesati e che ha trovato realizzazione nella erezione di quella muraglia, più che muro, di silenzio o insostenibili menzogne; che si è estesa lungo tante, troppe istituzioni, nazionali e di altri Paesi e per anni non s'è nemmeno sbrecciata. Le cui dimensioni e resistenza sarebbe assurdo definire casuali e non effetto di quel progetto.

Ad altri, in altre sedi, è dato di stimare il valore di questa ricerca. Qui si deve solo dire che tutto questo s'è compiuto senza tintinnare di manette, pure auspiccate da più parti, e senza pentiti d'alcun genere remunerati sotto le più diverse specie, com'è stato ed è costume, a far tempo da tanti, troppi anni, cioè dai primi novanta – in questo caso erano stati offerti Riina, i corleonesi, e gli anti-corleonesi, mafiosi vincenti e perdenti, ad unificare in una irrazionale ed antistorica *reductio ad unum* tutte le stragi. Ferri e delatori con i quali è facile far giustizia, o così detta giustizia; ma di più, reali ingiustizie.

Uno però dei tanti mali che affliggono la giustizia, - lo si deve riconoscere – ha colpito e duramente, anche questo processo, cioè la sua durata, ma essa non è assolutamente dipesa dagli inquirenti. Ben sa chi ha scorso questi atti – e lo si è scritto in questa motivazione – a chi debba essere ascritta questa incommensurabile colpa.

\* \* \* \* \*

### **Capitolo III**

#### **Le considerazioni finali.**

E il disastro di Ustica, come la vicenda di Castelsilano, ben si inquadra in quel permanente stato di tensione che genera nell'88 l'abbattimento del Pan Am su Lockerbie e quello dell'UTA sul deserto del Tenerè nell'89.

Proprio negli ultimi tempi di questa istruzione, nel marzo scorso, il dibattimento per la strage del DC10 UTA al Tenerè. Il fatto perseguito con grande tenacia dalla magistratura francese – che ne ha assunto l'istruzione, sostituendosi di fatto alle autorità del Niger di cui non s'è fatta mai alcuna menzione – non solo presenta notevoli somiglianze con il disastro di Lockerbie, ma si inserisce in quella catena di eventi generati dallo scontro tra l'Occidente e la Libia – in proprio o come punta avanzata e violenta del mondo islamico – catena nella quale come è emerso potrebbero collocarsi sia Ustica che Castelsilano.

Per la strage del Tenerè sono stati accusati e condannati all'ergastolo, sempre nel marzo scorso, il cognato di Gheddafi, Abdallah Senussi, e cinque appartenenti ai Servizi libici. Con l'attentato il regime libico mirava ad imporre alla Francia il disimpegno militare nel Ciad, abbandonando così N'djamena nelle mani di Tripoli. Non solo: probabilmente mirava anche ad eliminare un altro personaggio già emerso in questa inchiesta, cioè Muhammad Yussuf Al Megarief, leader di una parte della opposizione al regime, che avrebbe dovuto viaggiare su quel velivolo.

Sempre tra fine inverno scorso e questa primavera una prima soluzione nel contrasto tra Regno Unito e Jamahirija, su Lockerbie, con l'accettazione da parte della seconda sia dell'applicazione del diritto del territorio commissi delicti, ovvero lo scozzese, al caso, sia della celebrazione del processo in un Paese terzo, cioè i Paesi Bassi; che del trasferimento all'Aja degli accusati, indicati come agenti dei Servizi libici. Anche in questo caso un atto di terrorismo imputabile ad agenti che appaiono organi di una entità statale, che appaiono cioè agire per un soggetto di diritto internazionale. Si dirà più oltre quali problemi avrebbe dovuto porre una situazione del genere, problemi ovviamente non risolti.

In tutti e tre questi casi, che avevano comunque aree di coincidenza e connessioni, la collaborazione è stata poca o punta.

Ultimo rilievo su queste indagini è lo strano verso che esse sempre prendono. Si parte da piste siriane e palestinesi – che specialmente in quelle di Lockerbie erano apparse molto fondate – e a un certo punto si dirotta su quella libica. Segno comunque del persistente fortissimo attrito tra Occidente e Jamahirija, che potrebbe attenuarsi se le controversie in questione trovassero soluzione non solo negli ordinamenti interni, ma anche in quello internazionale - come potrebbe provare l'accettazione da parte di Tripoli del verdetto della Corte internazionale di giustizia dell'Aja, del 3 febbraio 94, che ha attribuito al Ciad la fascia di Auzou (114.000 km<sup>2</sup>), cui è conseguito il ritiro ordinato dalla Libia delle sue truppe di occupazione – ma potrebbe anche aggravarsi se le forze del fondamentalismo dovessero prevalere pur in questo Paese di limitate dimensioni ma di peso, specie per la sua leadership carismatica tra Maghreb e Machrek, sull'intera umma islamica del Nord Africa e Medio Oriente.

Una volta provato uno scenario esterno complesso e posto che un velivolo si nascondeva nella scia del DC9, che altri si sono inseriti e hanno seguito da presso la rotta di quel velivolo e poi se ne sono distaccati, lanciando emergenza, che nei dintorni di Ponza e in altre aree del Tirreno vi erano aerei militari in esercitazione, che probabilmente vi navigava anche una portaerei, che dopo l'evento si sono verificate tutte quelle attività e fatti che si sono elencati, si deve tentare di dare un ordine provato e ragionevole a queste tessere per ricavarne un quadro quanto più possibile completo.

In primo luogo gli antefatti. Era in atto, e durava già da tempo, un'emorragia gravissima nell'Aeronautica e nella Difesa, determinata da un massiccio trasferimento di piloti in Libia, organizzato da una regolare società, addirittura capeggiata da ex generali, che solleticava i nostri ufficiali AM con stipendi altissimi ed altri benefici, provvedeva al loro alloggio e sistemazioni, forniva l'istruzione militare dei libici. Nessuno s'è mai posto il problema di queste perdite.

Ma ancor più follemente nessuno s'è mai curato del pericolo che con questa emorragia ne derivava alla sicurezza dello Stato. Nessuno s'è mai preoccupato non solo che si trasferissero ad uno Stato potenzialmente ostile professionalità militari, ma che ne potessero scaturire anche – come avvenne – rivelazioni e vere e proprie attività di spionaggio su informazioni sensibilissime come i più volte detti “buchi” nella rete radar, quei varchi cioè che consentivano la penetrazione nei nostri spazi e addirittura voli di trasferimento dal Mediterraneo nel Nord-Italia e verso l'Est europeo. Come provato dai corridoi per i MiG che raggiungevano la Jugoslavia, in particolare la base di Banja Luka – ma anche Sarajevo, Spalato e Belgrado – per manutenzioni e riparazioni varie, e poi ritornavano in Libia usufruendo di corridoi italiani e facendo tappa a Malta, e così usando l'Ambra 13. E' provato anche dai C130 inviati per la militarizzazione a Venezia e trasferiti di nuovo in Libia, sempre sull'Ambra 13. Quella notte ne era poi previsto proprio il passaggio di un esemplare, come risulta dalla documentazione maltese e italiana, autorizzato per il 26 più 72 ore, con relativo nulla osta del SIOS/A comunicato a S.I.S.MI e Civilavia. Un C130 che poteva quindi partire in uno qualsiasi dei quattro giorni tra 26 e 29. Possibilità di cui erano a conoscenza non solo la nostra Difesa e i nostri Servizi, ma anche l'orecchio statunitense, che comunque aveva sensori a Venezia alle Officine Aeronavali. Velivolo che però non parte e resta a Tessera sino al 4 luglio successivo con la giustificazione – che si rivela immediatamente una mera scusa – di ulteriori lavori, in vero di minimo rilievo e senza i quali il velivolo avrebbe potuto affrontare il volo sino al Paese nordafricano. Come provato da quei velivoli libici, che guidati da piloti sovietici o siriani o palestinesi – molto più preparati dei libici, che non erano in grado di allontanarsi dalle loro basi sul territorio – si affacciavano sul Tirreno per spiare movimenti occidentali in quelle acque; operazioni di spionaggio riferite dall'assistente dell'Addetto navale statunitense, che determinarono le reazioni che lo stesso specifica. Come provato dalle disponibilità a Malta per velivoli e navi almeno fino alla stipula del Trattato di protezione militare del 2 agosto di quell'anno; disponibilità che consentivano di compiere lunghe traversate a quei velivoli, le cui autonomie avrebbero impedito il raggiungimento dalla costa africana di aeroporti europei. E in tal senso parlano chiaro i documenti maltesi. Come prova la carcassa del MiG sulla Sila, la cui caduta s'approssima sempre più al giorno del disastro e ad esso si connette e comunque si colloca in quel periodo di tempo e in quello stato di tensione.

E questo tenendo conto solo delle evidenze oggettive, senza alcun ricorso a prove soggettive. Tutti, quelli che dovevano provvedere, erano a conoscenza di queste penetrazioni; nessuno se ne curava; non pochi ne lucravano in giochi di potere e denaro.

Quasi si chiudeva, la Difesa, al tramonto ed altri apparivano come delegati alla bisogna. Con le intercettazioni di cui parla Coe, le coppie di velivoli che facevano una sorta di navetta sul Tirreno per intercettare le operazioni di spionaggio; i P3 antisommersibili che vigilavano sul canale di Sicilia – proprio su quelle unità sottomarine, che seguivano i movimenti della flotta ed in particolare delle portaerei; le esercitazioni diurne e notturne, come provato per il 16 dicembre precedente; esercitazioni statunitensi, inglesi, francesi ed anche tedesche, che comunque si svolgevano, con notificazioni o meno alle autorità italiane, nelle acque e nel cielo del Tirreno; come ammesso da tanti dell'AM sino al più alto livello e dalle documentazioni radaristiche e cartacee. Questo in quel periodo e in quel giorno.

Ma quel giorno anche un particolare traffico, di certo a conoscenza da tempo delle nostre autorità militari e pubblicizzato anche dalla stampa, del trasferimento verso l'Egitto; trasferimento che prevedeva l'arrivo per il 28 al Cairo proprio di due colossali quanto indispensabili velivoli per i preparativi di una grande base in un aeroporto di quella città, cioè un Galaxy e uno Startlifter; e prevedeva con ogni probabilità quei movimenti di avvicinamento all'Egitto di F111 che hanno lasciato traccia qui in Italia. E quel giorno anche la presenza del velivolo del Presidente Carter, il numero uno dell'Air Force, e di tutti quegli altri uomini di Stato e di Governo che avevano preso parte al G7 di Venezia, e stavano per raggiungere Ankara per il Consiglio Atlantico.

Più erano le ragioni di allerta o allarme e fors'anche i progetti di reazione; progetti concepibili e realizzabili solo da pochissime strutture militari. Quelle che disponevano dei velivoli d'attacco, quei velivoli che lasciano le tracce radar di cui a lungo s'è detto; e delle capacità di guidacaccia. Non solo. A questo punto se s'è realizzata una situazione di tal genere, ci si deve porre il problema di quale fosse l'obiettivo di quell'allarme o vera e propria operazione. Ritornano qui alla mente i grandi inquinamenti che hanno parlato di questa operazione, ma in termini tali da renderla incredibile. Cioè tentare di comprendere se si volesse scoraggiare i passaggi dando un preciso segnale di voler abbattere chi usasse quei varchi e quelle aerovie o se si mirasse a un preciso passaggio. Senza voler dare credibilità a chi potrebbe non meritarsela, non bisogna dimenticare che il leader libico ha sempre sostenuto che quella sera si puntasse contro di lui. Certo pur richieste, non sono state mai addotte prove in tal senso.

E al di là della carcassa del MiG – che è un velivolo inseguito, raggiunto dal fuoco degli inseguitori e quindi caduto non solo per la semplice ragione che avesse finito il carburante – resta la considerazione che nelle mire e nei mirini di quelle forze che potevano portare a compimento un'operazione del genere, non v'era altri come avversario principe nell'area del Mediterraneo, e per tutte le ragioni che s'è detto, che quel leader. Ed esso, aveva in quel particolare momento necessità di visitare paesi europei, come la Jugoslavia con cui intratteneva tanti rapporti, e la Polonia, in particolare con la quale aveva in corso una trattativa di primario interesse, grano contro petrolio. Al punto urgente, che di lì a qualche giorno sarà Jaruzelski a raggiungere Tripoli. E proprio quella sera un velivolo libico non di linea proveniente da Tripoli che stava risalendo verso Nord e avrebbe dovuto impegnare l'Ambra 13, improvvisamente devia, a pochi minuti dal disastro, nel canale di Sicilia verso Est, abbandonando il percorso stabilito dal piano di volo per raggiungere con ogni probabilità Luqa. E questa manovra avviene proprio in quel tempo di cui manca, al radar di Marsala, la registrazione.

Altre ipotesi – ne sono state proposte infinite in cui poco è mancato che venissero chiamati in causa aerei e aeronautiche di Paesi al margine e oltre il Mediterraneo e in cui gli attori spesso si scambiavano vicendevolmente le parti di aggressori e quelle di vittime, per non parlare delle combinazioni con altre stragi e le inversioni di modalità di esecuzione – anche suggestive ma senza alcun conforto di prove – tra le altre il progetto di attacco ad aereo francese con carico di uranio per l'Iraq da parte di velivoli israeliani – si sono mostrate del tutto irrealistiche sia per la supposizione di alleanze assolutamente improbabili sia per la impossibilità in concreto di portare velivoli in quell'area e ancor più di guidarne la caccia.

Di fronte a questo scenario non è semplice individuare, con i soli strumenti del diritto interno, le responsabilità giuridiche. E questo si sottolinea proprio perchè qui ci si astiene, come di dovere, dal considerare quelle politiche di più vasto ordine.

Certo se la caduta dell'aereo civile è stata determinata da quasi collisione, che ha cagionato la rottura dell'ala di sinistra, cui è conseguito quel break up che s'è descritto dai periti di Ufficio, Misiti e gli altri successivamente alla ipotizzata da loro esplosione, e da Casarosa e Held più di recente ed in modo completo, a partire cioè dal sorpasso stesso; la causa diretta dell'evento sarebbe la condotta del pilota dell'aereo sorpassante, ma questi che di certo ha agito mosso non da dolo diretto, non può non aver previsto la quasi collisione con il velivolo civile i cui ben conosceva la posizione dal momento che volava proprio approfittando della sua ombra radar. Lo ha sorpassato accettando questa eventualità. Ma quand'anche si versasse nell'ambito di questo dolo, la sua condotta sarebbe stata pur sempre determinata da un'esigenza di difesa da un attacco più che probabilmente mortale.

Quanto al dolo di coloro che attaccavano è difficile accertare se essi abbiano agito solo nell'intento d'inseguire o colpire il velivolo nella scia, certamente non civile, o se avendo di certo visto, direttamente o a mezzo radar il nostro DC9, ne abbiano previsto la possibilità del danno e l'abbiano accettata.

Non diverse le conclusioni anche se la caduta è stata determinata da una qualche esplosione esterna, come di missile a prevalente effetto di blast; così come descritto dai consulenti di parte civile. In questo caso si tratterebbe di vera e propria aberratio ictus. Resterebbe perciò comunque la strage, secondo il diritto interno. Ma l'azione è principalmente un atto di guerra, guerra di fatto non dichiarata – com'è d'abitudine da Pearl Harbour in poi, sino all'ultimo conflitto nei Balcani – operazione di polizia internazionale, di fatto spettante alle grandi Potenze, giacchè non v'era alcun mandato in questo senso; azione coercitiva non bellica esercitata lecitamente o illecitamente, da uno Stato contro un altro; o atto di terrorismo, come poi s'è voluto, di attentato a un capo di Stato o leader di regime. A tal punto però di sicuro si è sull'incerto confine tra definizioni giuridiche e quelle politiche. Non esiste, o comunque ancora non è possibile affermarne l'esistenza, un terrorismo oggettivo la cui determinazione sia valida per tutti gli Stati. Valida per quelli dell'Occidente, e per la Libia – che, già s'è scritto, considera azioni di terrorismo contro di essa tutte le azioni militari e le iniziative politiche ai suoi danni da parte degli Stati Uniti – l'Iran, l'Iraq o le fazioni tuttora esistenti del Libano. Certo la strage resta, come restano ignoti i suoi autori. Ma il fatto si inserisce in un contesto su cui l'ordinamento interno appare incompetente.

E quindi potrebbe essere scriminata. Infatti qui si superano i limiti del diritto interno, perchè sia quelli che attaccavano che quelli che erano attaccati non agivano uti singuli, bensì con ogni probabilità, essendo soggetti in divisa - certamente i primi che

con ogni probabilità i secondi - come organi di Stati o soggetti con personalità giuridica nell'ordinamento internazionale.

In effetti i militari, cioè gli appartenenti alle forze armate di uno Stato, sono considerati quali organi dello Stato in quanto soggetto di diritto internazionale. E la loro attività è imputata dall'ordinamento internazionale allo Stato come soggetto dello stesso ordinamento. Questo ordinamento, nè può essere altrimenti – in ossequio al principio generale per cui l'organizzazione di un ente non può dipendere che dall'ordinamento in cui l'ente medesimo figura come soggetto -, determina i presupposti dell'imputazione. Presupposto ovvio è il riferimento alla organizzazione giuridica degli Stati – e questo vale per i militari. Ma non solo: l'ordinamento determina l'imputazione anche autonomamente, facendo riferimento alla organizzazione effettiva degli Stati. Si richiama questo principio, spesso dimenticato dalla politica per viltà o grette stime di bassi interessi, perchè esso deve applicarsi quando non si riesca a ricostruire l'esatta collocazione giuridica di persone che operano comunque a danni di persone fisiche o altri interessi di altri Stati. Tali attività vengono poste in essere esplicitamente in nome di ordini di regimi di altri Stati – come è successo per l'esecuzione in territorio europeo degli oppositori al regime nella campagna conseguente all'ultimatum di Gheddafi del primo semestre 80 – o sono addebitabili ai Servizi di quella Jamahirija come negli attentati del Tenerè o di Lockerbie. Gli autori di queste azioni appartengono alla organizzazione effettiva della Jamahirija e ne consegue perciò non solo la responsabilità penale per quelle persone fisiche nell'ordinamento interno francese o scozzese, bensì anche quella della Libia nell'ordinamento internazionale. Ma tali responsabilità, come accadrebbe presso di noi se gli ignoti autori della strage divenissero noti, e queste imputazioni, che sono lo si ripete di carattere giuridico, il più delle volte vengono lasciate cadere, a seconda degli incerti venti della politica. Con buona pace di coloro che sostengono la reale effettività del diritto delle genti. E comunque la qualità della loro volontà inciderebbe su una qualificazione delle condotte che spetta essenzialmente all'ordinamento giuridico internazionale definire, ordinamento che dovrebbe dare anche il giudizio sull'illegittimità o meno dell'azione. Cioè in quel giudizio, per ritornare ai fatti in oggetto, su chi ha dato causa al tutto, ai “passaggi” e all’“ingorgo”.

Giudizio che apparendo appunto di pertinenza dell'ordinamento internazionale ed anche di natura politica, non può essere pronunciato in questa sede. Ma su cui soccorrono elementi di fatto che sono emersi in questa istruzione. I passaggi sono stati consentiti, e proprio di quei mezzi che rafforzavano, con opere e tecniche qui e in Jugoslavia, il dispositivo militare di chi era potenzialmente ostile e doveva per impegni internazionali essere boicottato. Avremmo dovuto, a rigore di alleanza, impedirli. Ma qualcuno li voleva e li favoriva. E qui non regge la teoria del doppio Stato, quella teoria che per essere troppo semplice diviene semplicistica e rischia di essere anzi è divenuto di comodo o di parte. E in effetti essa appare un'utile invenzione, che serve a determinate parti per dare un'interpretazione unilaterale e quindi con finalità quasi politiche degli eventi che hanno turbato l'esistenza della prima Repubblica. A questo titolo si potrebbe adottare una teoria più completa quella del triplo o dei multipli Stati, tanti quante sono state le fedeltà delle forze politiche o d'ogni altro genere a Stati, o ideologie, alleati od ostili al nostro Paese. Di Stato, almeno in termini giuridici, è ovvio ce n'era uno solo. E le volontà e le attività di esso si determinavano, così com'è scritto nella Carta e nelle leggi che ne seguono, ivi compresi i trattati d'alleanza. Vi sono poi stati di fatto tanti quanti i partiti, le parti le fazioni. E vi sono quelli che lavorano per il re di Prussia – nell'accezione odierna, perché al tempo, nel 700, *travellier pour le roi de*



Prussia significava militare per un soldo estremamente basso –, per l'allora URSS, per la Libia, Israele e ne ricevono aiuti di ogni genere, da quelli culturali a quelli monetari. Con singoli e gruppi in buona come in mala fede. Vi sono poi gli oltranzisti che difendono con ogni mezzo, anche oltre le leggi, le alleanze, non solo quelle scelte dalle maggioranze e dai governi, ma anche le altre; vi sono partiti armati che hanno progetti di presa del potere o di scardinamento dell'ordinamento per sostituirlo con altri di ideologie e colori i più disparati. E qui certo il pensiero corre a quella Alleanza Atlantica, che tanto ha determinato e tuttoggi determina la politica del nostro Paese. Certo in un'alleanza, quand'anche si ponesse il principio dell'eguaglianza formale, il peso dei singoli Stati – ma questo da sempre e ovunque; a far tempo per la nostra storia, dalla Lega Delia e dal Patto Cassiano – è proporzionale al loro rilievo economico, politico, militare, ed è ben difficile, se non irrealizzabile, che gli associati siano in posizioni paritarie, sempre che non ve ne sia qualcuno in posizione leonina.

La realtà è più complessa di quanto non abbiano immaginato alcune ricostruzioni giudiziarie, che sono durate lo spazio d'una istruttoria e sono cadute alla prima verifica dibattimentale o comunque non dureranno a lungo.

Le *reductiones ad unum* che muovono queste ricostruzioni e seguono non di rado le mode nei migliori casi, quando non si ispirano a finalità politiche – tutto deriva dalla strategia della tensione, tutto è mosso dalla Stay Behind o dalla P2, tutto è voluto dalla mafia o dal suo terzo livello, e da sempre è manipolato dai Servizi di primo rango, CIA KGB Mossad, a seconda dei gusti e senza nemmeno conoscerne la varietà – impediscono la ricostruzione dell'effettiva realtà e determinano quel manicheismo giudiziario tipico del nostro Paese, che di necessità si trasforma in manicheismo politico e addirittura impedisce, a tutt'oggi, l'attuazione di quel regime democratico che nell'Occidente è pur sempre stimato il migliore. Forse questa non è la sede per trarre queste somme, ma non si deve dimenticare che sono state proprio le stragi, nella ricerca delle cui cause si sono compiuti e ancora si compiono errori, che hanno segnato l'anormalità e le anomalie dell'Italia rispetto al resto d'Europa e dell'Occidente. Ci si augura solo che la saggezza della politica non cada nell'interpretazione particolare o nell'ansia della giustizia ad ogni costo, che poi snatura l'essenza stessa della giustizia, perchè si rivela sempre di parte.

In questo caso si è trattato di relazioni doppie. Se in questa sede fosse consentito si direbbe con linguaggio non paludato, da una parte il vincolo dall'altra i rapporti illeciti. Che se fossero poi tenuti per affari e denaro, avrebbero una ancor più grave definizione. E d'altra parte la nostra storia non manca di precedenti; di trattati stipulati e poi salti di campo, o “ribaltoni” come con neologismo di bassa lega vengono chiamati, addirittura in corso di conflitto.

Graduare le colpe, in una fattispecie del genere, se le cose sono andate come s'è scritto e lo si è scritto perchè le prove sono in tal senso, non è opera semplice; determinare cioè chi ne avesse di maggiori o minori, tra chi si prendeva i passaggi, chi voleva impedirli, chi aveva l'obbligo di non concederli ed invece li consentiva.

E questo avveniva perchè esistevano due anime; due anime della politica, dei militari, dei Servizi, e su questi “partiti” soccorrono proprio le parole di chi avrebbe dovuto esser messo al corrente degli eventi, ma che comunque conosceva tutti quegli ambienti e ne dà il seguente impietoso giudizio, anche se limitato al Servizio militare e ai suoi interlocutori politici. “Alcune lotte dei Servizi ... la lotta tra Maletti e Miceli è chiaramente una lotta tra due tendenze del Servizio, una filo-israeliana e l'altra filo-

araba ..., la protezione dell'onorevole Moro nei confronti del generale Miceli era totale”  
(v. esame Cossiga Francesco, GI 30.07.92).

\* \* \* \* \*